Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4559

08. 05. 96

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 13/725 Nr. 161, 13/2977 –

Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
KOM (94) 106 endg. Ratsdok.-Nr. 7073/94

in der Fassung des Geänderten Vorschlages für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes
KOM (95) 48 endg. COD 94/0098 Ratsdok.-Nr. 5318/95

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die europäische Verkehrspolitik muß sich an den Zielen der Verkehrsvermeidung, Verlagerung und der umweltverträglichen Verkehrsabwicklung orientieren. Dabei kommt der künftigen Raumordnungspolitik, der schrittweisen Anlastung der internen und externen Kosten, dem umweltverträglichen Ausbau der Infrastruktur, der Vernetzung der Verkehrsträger zu einem gesamteuropäischen integrierten Verkehrsnetz, dem Vorrang für umweltverträgliche Verkehrsträger und der Harmonisierung der technischen und sozialen Standards auf hohem Niveau eine herausragende Bedeutung zu.

2. Der Deutsche Bundestag begrüßt deshalb die Bemühungen zum Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes. Dieses Verkehrsnetz muß zu einem integrierten gesamteuropäischen Verkehrsnetz weiterentwickelt werden, in dem vor allem die umweltverträglicheren Verkehrsträger Schiene, Binnen-, Küsten- und Seeschiffahrt so ausgebaut und mit dem Verkehrsträger Straße verknüpft werden, daß die vorhandenen Verlagerungspotentiale ausgeschöpft werden können.

3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, auf die stärkere Berücksichtigung des Umweltschutzes in den Leit-

linien zu drängen, wie sie auch das Europäische Parlament gefordert hat. Zusätzliche ökologische Kriterien helfen, eine ökologisch vernünftige Projektauswahl und Finanzmittelaufteilung vorzunehmen.

Angesichts der begrenzten Finanzmittel hält der Deutsche Bundestag die Erstellung einer Prioritätenliste für die Projekte im Rahmen der transeuropäischen Netze für notwendig. Ohne die Festlegung von vordringlichen Projekten sind weder großräumige europarelevante Verkehrskorridore zu erkennen noch Prioritäten im Sinne des notwendigen Lückenschlusses wichtiger Netzteile. Dabei ist eine Mittelaufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger wie folgt vorzusehen: 40 % Schiene, 25 % Straße, 15 % Kombi-Verkehr, 20 % See-, Binnenschiffs- und Flugzeugverkehr. So war die Mittelaufteilung bereits vom Europäischen Parlament gefordert worden.

4. Bei der Festlegung auf prioritäre Projekte soll keine Aussage über evtl. Ausbaustandards und konkrete Trassierung getroffen werden. Insbesondere muß bei allen Maßnahmen der voraussichtliche volkswirtschaftliche Nutzen und die ökologische Entlastungswirkung dem verursachten Schaden deutlich gegenübergestellt werden. Dies gilt vor allem für Großprojekte und deren Zulaufstrecken in ökologisch sensiblen Gebieten, wie z. B. beim Bau des Brenner-Basistunnels mit seinen Zu- und Abfuhrstrecken.

5. Vorhaben, die in die Prioritätenliste aufgenommen werden, müssen einschließlich ihrer Zulaufstrecken im transeuropäischen Netz liegen, es muß sich um Lückenschlüsse oder Knotenpunkte handeln, die gemäß ihres internationalen Verkehrsanteils bewertet werden. Der Deutsche Bundestag erwartet, daß die von den prioritären Projekten tangierten Nationalstaaten sowohl bei ihren nationalen Planungen als auch bei der Bereitstellung von Haushaltsmitteln die jeweiligen Verkehrsprojekte vorrangig verfolgen. Andernfalls ist zu befürchten, daß große Teile der transeuropäischen Netze nicht finanziert werden können; noch immer fehlen klare Finanzierungsregeln auf der europäischen Ebene sowie verbindliche Finanzierungszusagen der Nationalstaaten. Der Vorschlag des Präsidenten der Europäischen Kommission, Jacques Santer, 1 Mrd. ECU aus den nicht verausgabten Mitteln der Agrarpolitik für transeuropäische Netze zu verwenden, ist ein geeigneter Beitrag, Finanzmittel für diese für Gesamteuropa wichtigen europäischen Verkehrsnetze bereitzustellen.

6. Der Deutsche Bundestag legt Wert auf einen leistungsfähigen Ausbau der Schienenverbindungen nach Mittel-Ost-Europa – auch im Rahmen der prioritär festzulegenden Projekte. Deutschland als wichtiges Transitland der EU muß Wert auf einen leistungsfähigen Ausbau der Schienenverbindungen nach Mittel-Ost-Europa legen. Die „Sachsen Magistrale" (Karlsruhe — Stuttgart — Nürnberg — Dresden) ist ein wichtiger Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

In diesem Zusammenhang bedauert der Deutsche Bundestag, daß – entgegen den Vereinbarungen von La Rochelle – von der

Ost-West-Verbindung Paris — Ostfrankreich — Frankfurt — Berlin der Teilabschnitt Frankfurt — Erfurt — Halle — Leipzig von der Bundesregierung nicht für die prioritären Projekte angemeldet wurde. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, diese Anmeldung nachzuholen.

Es ist sicherzustellen, daß sich die Schienenprojekte an umweltverträglichen und wirtschaftlichen Ausbaustandards orientieren. Dies gilt insbesondere für das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, darauf zu verzichten, die Verhandlungen über die transeuropäischen Netze mit dem Transrapid zu verknüpfen. Der Transrapid als Insellösung kann nicht Bestandteil der transeuropäischen Netze sein.

7. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, die Leitlinien um Aussagen zum umweltfreundlichen Verkehrsträger Küstenschiffahrt zu ergänzen. Die Küstenschiffahrt bietet ein erhebliches Potential zur Verlagerung von Transitgütern, die bisher in zu hohem Maße auf der Straße transportiert werden. Eine Stärkung der Küstenschiffahrt ist daher von hoher umwelt- und volkswirtschaftlicher Bedeutung.

   Voraussetzung für eine den Landverkehr entlastende Funktion der Seehäfen ist die Erhaltung der Vielzahl von Häfen an den europäischen Küsten und ihre Integration in die deutschen und europäischen Verkehrswegenetze sowie eine unverzerrte Anlastung von Wegekosten für die Hinterlandverkehre der Häfen in der EU.

   Deshalb muß die Bundesregierung dafür Sorge tragen, daß die Anbindung der deutschen Seehäfen an das Hinterland die gleiche Priorität hat, wie die Eisenbahnanbindung Rotterdams über die Betuwe-Linie an die transeuropäischen Netze.

8. Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß die in den transeuropäischen Netzen genannten Wasserstraßen keine Vorfestlegung für die in Kürze anstehende Bedarfsfeststellung für die Bundeswasserstraßen bedeutet, und zwar weder in den Relationen noch in den Ausbaustandards.

   Beim Ausbau des Wasserstraßennetzes ist darauf zu achten, daß Flüsse in erster Linie komplexe Ökosysteme und erst in zweiter Linie Verkehrswege sind. Im Zweifelsfall müssen die Schiffsgrößen den Flüssen angepaßt werden, statt mit umweltzerstörenden Ausbaumaßnahmen alle Wasserstraßen in gleicher Weise befahrbar zu machen. Dies gilt insbesondere für den beabsichtigten Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen und für den Elbe-Havel-Ausbau.

9. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ihn frühzeitig bei den Entscheidungen über Entwicklung und Einrichtung automatischer Mautsysteme im transeuropäischen Netz zu beteiligen.

10. Der Deutsche Bundestag stellt fest, daß Schritte unternommen werden müssen, um die schrittweise Anlastung der externen Kosten und Strategien zur Verkehrsvermeidung umzusetzen.

11. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, darauf hinzuwirken, daß beim künftigen Ausbau des Netzes Untersuchungen über die langfristigen Umweltauswirkungen vorgenommen werden. Er erachtet diese Studie als unbedingt erforderlich, wenn die Umweltpolitik ein integraler Bestandteil der Verkehrspolitik werden soll.

Bonn, den 8. Mai 1996

Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333